

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

3 APRIL 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 21 juni
1985 betreffende de technische eisen
waaraan elk voertuig voor vervoer te
land, de onderdelen ervan, evenals
het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

(Ingediend door de heer André Grosjean)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — INLEIDING

De Europese richtlijn 92/61 van 30 juni 1992, waarvan de inwerkingtreding was vastgesteld op 1 januari 1994, splitst de goedkeuringsprocedure van twee- of driewielige motorvoertuigen in twee verschillende fasen, waarbij de constructeurs of hun geaccrediteerde vertegenwoordigers telkens worden betrokken.

De eerste fase heeft betrekking op de goedkeuring van types voertuigen die overeenstemmen met de verschillende modellen welke door een constructeur in de handel worden gebracht.

De constructeur kan voortaan vrij kiezen in welke Lid-Staat van de Europese Unie hij een aanvraag om goedkeuring voor een type voertuig of voor bepaalde onderdelen ervan indient.

Alleen de constructeur of zijn gemachtigde kan een dergelijke aanvraag om goedkeuring per type

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

3 AVRIL 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre,
ses éléments ainsi que les
accessoires de sécurité**

(Déposée par M. André Grosjean)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — INTRODUCTION

La directive européenne 92/61 du 30 juin 1992, dont la prise d'effet était fixée au 1^{er} janvier 1994, organise l'homologation des véhicules à 2 ou 3 roues en deux phases distinctes qui, toutes deux font intervenir les constructeurs ou leurs représentants accrédités.

La première phase concerne l'homologation de véhicules-type correspondant aux divers modèles mis sur le marché par un constructeur.

Celui-ci est désormais libre de choisir l'Etat de l'Union européenne où il introduira une demande de réception pour un type de véhicule ou pour certains éléments de celui-ci.

Seul le constructeur ou son représentant peut introduire cette demande d'homologation par type de

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

voertuig indienen. Na verscheidene technische keuringen door erkende laboratoria wordt uiteindelijk een proces-verbaal van goedkeuring (PVG) voor het type voertuig afgegeven.

Er kunnen tevens bijlagen bij het PVG worden afgegeven wanneer verschillende wijzigingen worden aangebracht in de samenstelling van de verschillende modellen van voertuigen die overeenstemmen met een zelfde basis-PVG.

De tweede fase heeft betrekking op het gelijkvormigheidsattest van alle voertuigen van dat type die op het grondgebied van een Staat binnenkomen, hetzij om er verkocht te worden, hetzij na te zijn verkocht aan een particulier die zich blijvend in die Staat vestigt.

De Europese Raad van Ministers kent daarbij een rol toe aan de vertegenwoordigers van de constructeurs in het betrokken land. Zij geven, op verzoek van de invoerder-handelaar of de particulier-gebruiker, een gelijkvormigheidsattest af dat bewijst dat elk voertuig geheel of gedeeltelijk overeenstemt met het overeenkomstige type-PVG.

De Staat geeft dus normaal niet zelf het gelijkvormigheidsattest af. De Staat eist wel dat het gelijkvormigheidsattest wordt overgelegd voor de inschrijving van het voertuig.

De Staat heeft in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 in de mogelijkheid voorzien dat een particulier een goedkeuring kan aanvragen voor een voertuig als alleenstaand geval, wanneer die particulier eigenaar is van een uit een derde land afkomstige motorfiets die niet overeenstemt met in België goedgekeurde modellen.

Die mogelijkheid kan worden aangewend voor oude voertuigen, grondig omgebouwde voertuigen, unieke exemplaren, ...

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de problemen weg te werken die ontstaan door de moeilijke relatie tussen, enerzijds, de officiële vertegenwoordigers van de motorfietsfabrikanten, die tegelijk concessiehouders-verkopers van de voertuigen zijn, en, anderzijds, de onafhankelijke handelaren die niet behoren tot de internationale groepen die door de constructeurs worden opgezet voor de commercialisering van hun produkten.

Door de ontwikkeling van een parallelle markt voor de verkoop van nieuwe of tweedehands motorfietsen met behulp van andere bevoorradingskanalen dan die welke in elk land door de constructeurs zijn ingesteld, krijgen de niet officieel door de constructeurs gemachtigde handelaars af te rekenen met een toenemende terughoudendheid en met steeds meer problemen van allerlei aard.

In werkelijkheid voeren die handelaars meestal nieuwe motorfietsen in. Zij kopen daartoe reeksen van motorfietsen bij fabrieken van de constructeurs die buiten Europa gelegen zijn, of zelfs bij officiële concessiehouders van die constructeurs in een ander land van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte.

véhicule, laquelle aboutit, après divers examens techniques par des laboratoires agréés, à la délivrance d'un procès-verbal d'agrément (PVA) pour ce type de véhicule.

Des PVA annexes peuvent être également délivrés pour ce qui concerne diverses modifications intervenant dans la composition des divers modèles de véhicules correspondant à un même PVA de base.

La seconde phase est relative à la certification de conformité de tous les véhicules de ce type pénétrant sur le territoire d'un Etat, soit pour y être commercialisés, soit après avoir été vendus à un particulier qui s'installe durablement dans cet Etat.

Le conseil des ministres européens attribue alors un rôle aux représentants du constructeur dans le pays concerné. Ce sont eux qui délivrent, à la demande de l'importateur-marchand ou du particulier utilisateur, un certificat de conformité attestant de la correspondance totale ou partielle de chaque véhicule avec le PVA type auquel il se rapporte.

L'Etat ne délivre donc normalement pas, par lui-même, le certificat de conformité. Il exige cependant la production de celui-ci en vue de l'immatriculation du véhicule.

L'Etat a prévu, dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974, la possibilité pour un particulier de demander une procédure d'homologation pour un seul véhicule, lorsqu'il est propriétaire d'une moto provenant d'un pays tiers et qui n'est pas susceptible de correspondre à des modèles homologués en Belgique.

Cette possibilité concerne, soit des véhicules anciens, soit des véhicules profondément transformés, des pièces de construction unique, etc.

La difficulté justifiant la présente proposition de loi provient de la difficile relation existant entre les représentants officiels des constructeurs de motos, qui sont en même temps les concessionnaires-vendeurs des véhicules, et les marchands indépendants qui n'appartiennent pas aux groupes internationaux constitués par les constructeurs pour la commercialisation de leurs produits.

En effet, le développement d'un marché parallèle de la vente de motocyclettes, neuves ou usagées, provenant de filières d'approvisionnement autres que celles organisées dans chaque pays par les constructeurs, a donné lieu à des réticences et difficultés croissantes et de tous ordres, auxquelles les marchands non officiellement investis par les constructeurs se sont trouvés confrontés.

En réalité, ces marchands importent le plus souvent des motos neuves, par séries qu'ils achètent, soit à des usines extra-européennes de constructeurs, soit même à des concessionnaires officiels de ces constructeurs situés dans un autre pays de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen.

Zij proberen daarbij een beroep te doen op de voornoemde uitzonderlijke PVG-procedure voor een alleenstaand geval.

De uitbreiding van de beperkte rol van de uitzonderingsprocedure waarbij een PVG voor een alleenstaand geval wordt afgegeven, alsmede het systematische gebruik van die procedure betekenen een gevaar voor de verkeersveiligheid, aangezien die procedure zowel voor nieuwe als voor tweedehandsvoertuigen geldt.

De Raad van State heeft in zijn advies L23.032/9 van 14 februari 1994 over een wetsontwerp dat hem door de regering werd voorgelegd, opgemerkt wat volgt : « Geen enkele bepaling van de wet van 21 juni 1985 verleent aan de Koning de macht om een individuele erkenningsprocedure in te richten [...] voor nieuwe of gebruikte voertuigen, ingevoerd zonder beroep te doen op het invoer- of verdeelnet opgezet door de vertegenwoordigers van de constructeurs of de fabrikanten ».

Het koninklijk besluit van 6 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, waarbij wordt bepaald onder welke omstandigheden en op welke wijze een beroep kan worden gedaan op de uitzonderingsprocedure voor de afgifte van een PVG als alleenstaand geval, is na een spoedprocedure uitgevaardigd om onverwijld een oplossing te vinden voor de problemen in verband met de directe veiligheid waaraan de regering aandacht moest besteden. Voorts heeft de Raad van State in zijn arrest n° 58462 van 6 maart 1996 bevestigd dat de uitzonderingsprocedure als alleenstaand geval, aangevuld door het koninklijk besluit van 6 april 1995, niet kan worden aangewend voor het geheel van voertuigen dat door beroepsverkopers wordt ingevoerd.

Bovendien moet aandacht worden besteed aan de opmerking van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, die stelt dat een wettelijke grondslag moet worden verleend aan de bevoegdheid van de Koning om de goedkeuring als alleenstaand geval te regelen.

Voorts moet rekening worden gehouden met een mededeling van de Europese Commissie van 1988 die op 20 december 1995 is bijgewerkt op grond van, enerzijds, de versnelde evolutie inzake de harmonisering van de goedkeuring van voertuigen en, anderzijds, de toepassing van de artikelen 11 tot 13 van het EER-Akkoord.

Volgens de Commissie, die heeft berekend dat de rechtmatige kosten voor de verificatie van de gelijkvormigheid maximaal 100 ecu mogen bedragen, moeten de attesten worden geëerbiedigd die door de vertegenwoordigers van een constructeur in ongeacht welke Lid-Staat van de Europese Unie zijn afgegeven voor nieuwe of gebruikte produkten welke reeds in die Staat zijn ingeschreven.

Aangezien de Belgische vertegenwoordiger van een constructeur zijn verantwoordelijkheid op zich neemt wanneer hij de gelijkvormigheid van een voertuig waarborgt voorafgaand aan de verkoop ervan, kunnen we van hem niet eisen dat hij de verificatieverrichtingen van anderen zou erkennen; in dat ge-

Ils tentent d'utiliser la voie exceptionnelle de la procédure de PVA à titre individuel mentionné précédemment.

Cette extrapolation du rôle limité que rencontrait la procédure exceptionnelle de PVA à titre isolé et l'utilisation systématique de ladite procédure présentait un danger au point de vue de la sécurité de la circulation, notamment parce qu'elle concernait des véhicules neufs comme des véhicules usagés.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat, en son avis L23.032/9 du 14 février 1994 sur un projet d'arrêté lui soumis par le gouvernement, considérait que : « Aucune disposition de la loi du 21 juin 1985 ne confère au Roi le pouvoir d'organiser une procédure d'agrément individuel ... pour des véhicules neufs ou usagés importés sans recourir au circuit d'importation ou de distribution organisé par des représentants des constructeurs ou des fabricants ».

L'arrêté royal du 6 avril 1995, modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 et précisant les conditions d'accès et les modalités de la procédure exceptionnelle de délivrance de PVA à titre isolé, est intervenu en urgence pour rencontrer sans délai les problèmes de sécurité immédiate auxquels le gouvernement devait être attentif. Par ailleurs, l'arrêt n° 58462 rendu par le Conseil d'Etat le 6 mars 1996 a confirmé que la procédure exceptionnelle à titre individuel, complétée par l'arrêté royal du 6 avril 1995, n'est pas accessible aux ensembles de véhicules importés par des professionnels.

Néanmoins, il convient de ne pas oublier la remarque formulée par la section de législation du Conseil d'Etat sur la nécessité d'assurer la base légale du pouvoir du Roi d'organiser l'agrément individuel.

En outre, il convient de tenir compte d'une communication de la Commission européenne de 1988, mise à jour le 20 décembre 1995 en fonction, d'une part de l'évolution accélérée que connaît l'harmonisation des homologations de véhicules, et d'autre part en application des articles 11 à 13 de l'Accord EEE.

Selon la Commission, qui calcule un coût maximum équitable de cent écus pour les opérations de certification de conformité, les certifications délivrées par les représentants d'un constructeur d'un quelconque Etat de l'Union européenne pour les produits neufs ou pour les produits usagés et déjà immatriculés en cet Etat, doivent être respectées.

Etant donné que le représentant belge du constructeur engage sa responsabilité lorsqu'il certifie la conformité d'un véhicule préalablement à son offre à la vente, il n'est pas possible d'exiger le respect d'opérations de vérifications effectuées par d'autres; il convient donc de donner au Roi la mission de procé-

val moet de opdracht over te gaan tot de verificatie en de afgifte van een attest derhalve aan de Koning worden toevertrouwd.

Tot slot moet de rechtsverhouding tussen de vertegenwoordiger van de constructeur en de aanvrager van de goedkeuring, zoals die is ingesteld bij artikel 4, § 5, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, nader worden geregeld, enerzijds om rekening te houden met de maximale rechtmatige kosten, berekend door de Europese Commissie en bevestigd door het Hof van Justitie in besluiten die als grondslag dienen voor de bekrachtigende bijwerking door de mededeling van de Commissie van 20 december 1995, en anderzijds, om de principes van motivering en doorzichtigheid die door recente wetten aan de administratie worden opgelegd, op die rechtsverhouding toe te passen.

II. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Artikel 1 vormt de toepassing van artikel 83 van de Grondwet.

Art. 2

Punt 1° verstevigt de wettelijke grondslag van de bevoegdheid van de Koning inzake de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval, zulks overeenkomstig de opmerkingen van de Raad van State.

Punt 2° regelt de rechtsverhouding tussen de vertegenwoordiger van de constructeur en de aanvrager van het gelijkvormigheidsattest.

Punt 3° verleent de wettelijke grondslag aan de bevoegdheid van de Koning om de gelijkvormigheidsattesten geldig te verklaren die worden afgegeven in een andere Lid-Staat van de Europese Unie, alsmede, onder bepaalde bijkomende voorwaarden, in een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend.

Art. 3

Deze wet moet zo spoedig mogelijk in werking treden om de sector van de onafhankelijke handelaars in motorfietsen, die thans immers verplicht zijn een beroep te doen op hun concurrenten, de kans te bieden economisch te overleven, alsmede om de Belgische vertegenwoordigers van de constructeurs niet met een buitenmaatse verantwoordelijkheid op te zadelen, nu de in andere Europese Staten afgegeven attesten verplicht moeten worden erkend.

der aux vérifications et à la certification dans ces hypothèses.

Enfin, il y a lieu d'organiser le rapport de droit établi par l'article 4, § 5, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 entre le représentant du constructeur et le demandeur de certification, d'une part pour tenir compte des coûts équitables maxima calculés par la Commission européenne et confirmés par la Cour de justice dans des arrêtés qui fondent la mise à jour confirmative opérée par la communication de la Commission du 20 décembre 1995, d'autre part pour appliquer à ce rapport de droit les principes de motivation et de transparence imposés par ailleurs à l'administration dans des lois récentes.

II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article fait application de l'article 83 de la Constitution.

Art. 2

Le 1° conforte la base légale du pouvoir du Roi en matière d'agrément exceptionnel d'un véhicule isolé, suivant les observations formulées par le Conseil d'Etat.

Le 2° organise le rapport de droit entre le représentant du constructeur et le demandeur de certification de conformité.

Le 3° établit le fondement légal du pouvoir du Roi de valider les certifications de conformité délivrées dans un autre Etat membre de l'Union européenne ainsi que, à certaines conditions supplémentaires, dans un Etat partie contractante de l'Espace Economique Européen du 17 mars 1993.

Art. 3

L'entrée en vigueur la plus rapide s'impose en vue de permettre la survie économique du secteur des marchands indépendants de motocyclettes, actuellement obligés de s'adresser à des concurrents, et de ne pas engager outre mesure la responsabilité des représentants belges des constructeurs, alors que la reconnaissance des certifications délivrées dans d'autres Etats européens est devenue obligatoire.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Paragraaf 1 wordt aangevuld met een punt 4., luidend als volgt :

« 4. de technische voorwaarden, administratieve procedures en controleprocedures die van toepassing zijn voor de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde, op verzoek van de eigenaar die het voertuig in het verkeer wil brengen. »;

2° Paragraaf 4, van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende leden :

« Wanneer de gelijkvormigheid wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het koninkrijk, mag de totale kostprijs van de noodzakelijke handelingen, alle kosten en taksen inbegrepen, niet meer bedragen dan het equivalent van 100 ecu.

Elke overschrijding van dat maximumbedrag moet van rechtswege en zonder ingebrekestelling aan de eigenaar worden terugbetaald, vermeerderd met nalatigheidsinteressen die forfaitair worden vastgesteld op tienmaal de waarde van de vastgestelde overschrijding.

Wanneer de gelijkvormigheid niet wordt erkend, moet aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige motivering wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.

3° Dit artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidend als volgt :

« § 5. De minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest.

Datzelfde attest kan worden afgegeven voor de validering van een gelijkvormigheidsattest afgegeven door een Staat die de Overeenkomst van

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 1^{er} est complété par un point 4., libellé comme suit :

« 4. les conditions techniques, procédures administratives et modalités de contrôle selon lesquelles le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, octroie l'agrément exceptionnel d'un véhicule isolé, sur demande de son propriétaire en vue de sa mise en circulation. »;

2° Le § 4 est complété par les alinéas suivants :

« Lorsque la certification de conformité est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le royaume, le coût total des opérations nécessaires ne peut être supérieur à l'équivalent de 100 ECUS, tous frais et taxes inclus.

Tout dépassement de ce maximum est de plein droit et sans mise en demeure, remboursable au propriétaire, majoré de dommages et intérêts forfaitairement fixés à dix fois la valeur du dépassement constaté.

Tout refus de certification donnera lieu sans coût supplémentaire à une attestation remise au propriétaire, individualisant de façon certaine le véhicule concerné, à l'appui d'une motivation détaillée et complète des constatations qui entraînent le refus ».

3° Cet article est complété par un § 5, libellé comme suit :

« § 5. Le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, délivre au propriétaire qui en introduit la demande, par véhicule concerné, une attestation validant sur le territoire du Royaume le certificat de conformité concernant ce véhicule, délivré par un Etat membre de l'Union européenne, l'attestation n'étant valable qu'accompagnée dudit certificat.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un Etat partie contractante de l'Accord sur l'Espace Econo-

17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, voor zover het betrokken voertuig een produkt is van die Staat, dat is vervaardigd na de inwerkingtreding van het Akkoord met betrekking tot deze Staat; de aanvrager zal ter staving daarvan in voorkomend geval en per betrokken voertuig een attest overleggen dat door die Staat is afgegeven om bij het gelijkvormigheidsattest te worden gevoegd.

De kosten voor de verificatie, het opstellen van het attest ter validering en de archivering worden gedekt door de betaling van een bijdrage, waarvan het bedrag, dat kan worden aangepast door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land, vastgesteld is op 2 000 frank. »

Art. 3

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

26 maart 1996.

mique Européen du 17 mars 1993, pour autant que le véhicule concerné soit un produit originaire de cet Etat, fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet Etat; le demandeur produira s'il échet et par véhicule concerné, une attestation probante délivrée par cet Etat pour accompagner le certificat de conformité à valider.

Les frais exposés pour la vérification, l'établissement de l'attestation de validation et l'archivage sont couverts par le paiement d'une redevance dont le montant est fixé à 2 000 francs, le ministre ayant le transport terrestre dans ses attributions étant chargé de l'adaptation ultérieure de ce montant. »

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

26 mars 1996.

A. GROSJEAN